Cena 10 zł

pr

16–23 LUTY 1947

ROK II
Nr 7 (35)

SKRZYDŁA i MOTOR

TYGODNIK LOTNICZY DLA MŁODZIEŻY

W WYŚCIGU Z CZASEM

REPORTAŻ Z LOTU PRZEZ ATLANTYK NA STR. 77



Lockheed Constellation

RZĄD LUDZI CZYNU

(prz) Ostatnie dni obfitują w wydarzenia ważne, decydujące i zasadnicze dla przyszłości naszej Ojczyzny, dla życia wszystkich Polaków. Wydarzenia te naturalnie są również najważniejszymi wydarzeniami dnia dla naszej lotniczej braci, dla naszej lotniczej rodziny.

Sejm ustawodawczy powołany do pracy przez cały naród wybrał Prezydentem Rzeczypospolitej Polskiej Bolesława Bieruta.

Naczelnikiem państwa został człowiek, którego znamy z nieprzejednanej walki konspiracyjnej z okupantem niemieckim, z pracy politycznej jako Prezydenta Krajowej Rady Narodowej.

Premier Cyrankiewicz powołał nowy rząd, w którym na stanowiskach ministrów zasiedli ludzie walki o wolność, o postęp i demokrację. Zasiedli ludzie walki i czynu — wczorajsi żołnierze, dzisiaj bojownicy demokracji.

My ludzie lotnictwa, już z racji swego zawodu jesteśmy ludźmi postępu, wolności i demokracji, jesteśmy ludźmi walki i czynu. I dlatego właśnie z obecnym Rządem Rzeczypospolitej łączy nas nie tylko całkowite uznanie, zaufanie i wspólnota celów. Łączy nas również serdeczna nić sympatii.

Rząd wezwał wszystkich obywateli Rzeczypospolitej do twórczej pracy przy odbudowie.

My pracujemy już dawno, pracujemy od samego początku, ale dziś z całym zapałem, z całego serca odpowiadamy na ten apel.

To co mieliśmy wykonać za rok, wykonamy w pół roku.

Tych, którzy ociągają się w pracy, lub stoją jeszcze na uboczu porwiemy zapałem, przyjmiemy do naszych szeregów.

Pokonamy wszelkie trudności w pracy dla Polski, dla Demokracji, dla polskiego, demokratycznego lotnictwa.

Modelarnie w Warszawie

Paweł Elsztein

Nie wszyscy warszawiacy wiedzą zapewne kto zajmuje się modelarstwem w Warszawie i gdzie znajdują się modelarnie — kuźnie przyszłych pilotów i konstruktorów.

Rozpoczynamy więc przegląd istniejących na terenie Warszawy modelarni.

* *

Do modelarni Ligi Lotniczej w Warszawie wybieraliśmy się od dawna. Jednak stare przysłowie, że „cudze zwiedzacie, a swego nie znacie" było i w tym wypadku aktualne. Objeżdżało się różne modelarnie w kraju, zapominając, że i na miejscu, w Warszawie jest coś godnego uwagi.

Nareszcie pewnego chłodnego styczniowego wieczoru, wyekwipowani w aparaty fotograficzne i jupitery zajeżdżamy naszym reprezentacyjnym Fordem przed gmach Polskiej YMCA na ul. Konopnickiej 7, gdzie właśnie korzystając z wypożyczonego lokalu, mieści się modelarnia.

Pojawienie się korespondentów „S i M" wywołuje ogromny zamęt na sali, każdy chce nas z bliska zobaczyć.

Rozglądamy się po niezbyt dużej sali, mieszczącej się na niskim parterze. Uszeregowane pod sufitem modele różnych typów radują oczy swoimi kształtami i całą gamą barw.

To dorobek modelarni. Znajdują się tu modele od szkolnych J-7 począwszy i kończąc na J-12 — modelu wyczynowym.

Ściany obwieszone planami i małymi modelami redukcyjnymi. Czego tu nie ma! Obok wielkiego DB-3 maleńki Hurricane, Rata i groźny Wellington.

W sali ustawione równiutko długie stoły. Przy każdym po paru chłopców, nachylonych nad robotą, pracuje z zacięciem.

Młodzi wycinają z papieru swoje pierwsze modele, inni montują skrzydła, lub obrabiają bloki żeberek. Praca wre. W sali unosi się charakterystyczny, bardzo miły dla modelarza, zapach kleju celonowego. Zapach przypominający trochę wytwórnię samolotów. Człowiek czuje się bliżej lotnictwa.

W rogach sali stoją dwie duże szafki z narzędziami, największa chluba modelarni. Szafy wypełnione po brzegi. Na brak narzędzi, nawet specjalnych, nie można narzekać.

„Panem i władcą" modelarni jest instruktor Jan Jastrzębski, przedwojenny modelarz i wyczynowy pilot szybowcowy. Modelarnię prowadzi sprężyście, iście po wojskowemu. Warto zaznaczyć, że Jastrzębski jest inicjatorem i założycielem tej placówki lotniczej.

Dzięki jego staraniom uzyskano lokal w YMCA — sam jeździł po całej Polsce, by zebrać potrzebne narzędzia i materiały.

Jak to zrobił, w obecnych warunkach, przy braku narzędzi i materiału, no i oczywiście niedostatecznych funduszach — to już jego tajemnica. W każdym bądź razie postawił modelarnię „na nogi".

Dziś praca odbywa się systematycznie. Trzy razy w tygodniu — w poniedziałki, czwartki i soboty od godz. 17-ej, sala modelarni wypełnia się gwarem młodych głosów, zgrzytem pilników i dźwiękiem piłeczek, tnących drzewo.

Natrafiliśmy akurat na próbę silniczka. „Szef mechaników" kol. Wylazłowski reguluje zapłon. Silnik jeszcze nie wyremontowany, ale według opinii fachowca, (a jest nim „stary" modelarz, student Politechniki) — „maszynka ruszy"

* * *

Kręcimy się po modelarni, rozmawiamy z chłopcami. U wszystkich niesłychany zapał do pracy. Wszyscy w przyszłości chcą pracować dla lotnictwa.

Rozmowę między sobą prowadzą wyłącznie w żargonie lotniczym. Znają wszystkie sylwetki istniejących samolotów, ich dane techniczne. Wyszukują po mieście różne książki i pisma lotnicze, krajowe i zagraniczne, znosząc je na zacięte dyskusje do swojej modelarni.

Nie raz zdarza się, że bardziej burzliwe dyskusje musi roztrzygać sam instruktor.

Grupa 20 chłopców ma już i zaawansowanych, którzy mają za sobą prawie rok pracy. Ci wykonują

modele trudniejsze o pięknych kształtach i skomplikowanej konstrukcji.

Każdy stara się wykonać swój model jak najlepiej, jak najczyściej. Z pierwszymi, cieplejszymi promieniami słońca wyruszą warszawscy modelarze na start. Cały zimowy dorobek trzeba przecież oblatać, a chłopców zapoznać z różnymi metodami startu i regulacją modeli.

Na ten dzień czekają wszyscy z niecierpliwością, bo przecież nic tak nie uczy, jak właśnie lot własnego modelu. I nie ma większej radości dla modelarza, widzącego własny model w locie.

Czekamy i my na ten dzień. Wtedy zapewne będzie jeszcze więcej do pisania i fotografowania.

* * *

Druga modelarnia Warszawy mieści się w domu ZHP na Łazienkowskiej 7. Warsztat ten, to już nie tylko modelarnia, ale dosłownie wytwórnia płatowców. Tu właśnie do południa buduje się „Pegaza", a od południa — modele. Na dwie zmiany! Modelarnia ta skupia przede wszystkim harcerzy, a ambicją ich jest budować modele własnych konstruktorów. Tu szanse wyrobienia się najlepszych konstruktorów są olbrzymie.

Obcowanie z twórcą „Pegaza" inż. Chylińskim — robi z pewnością swoje. Praca w modelarni rozpoczęła się niedawno. Właściwie urządza się obecnie wnętrze. Ale śliczna cyrkularka wyje radośnie, odrzucając białe, cienkie listewki, cieszące oko modelarza. Pierwsza piła tarczowa w Warszawie, która służy lotnictwu!

Może niedługo zorganizują nam harcerze, (jak sobie planują) centralny dom wysyłkowy materiałów modelarskich.

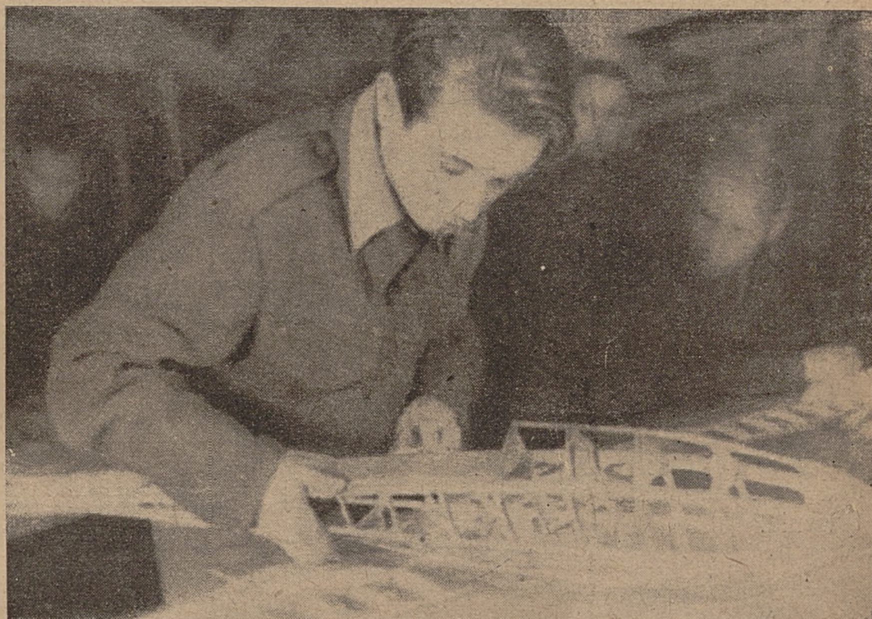
Kochani druhowie, czekamy z niecierpliwością! Na razie płacimy 10 zł za metr bieżący listewek!

* * *

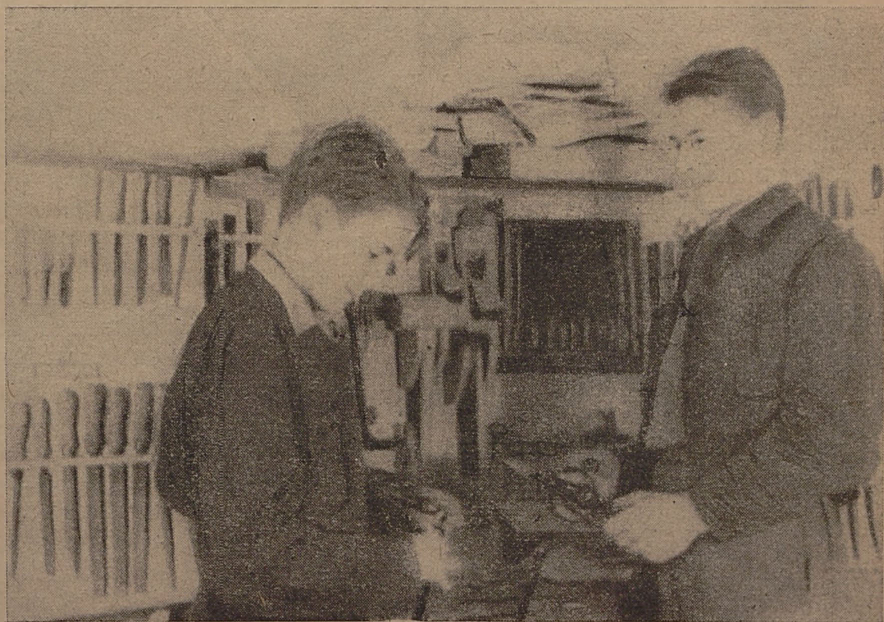
Najnowsza modelarnia w Warszawie —to modelarnia w PMSL (pułk lotniczy na Bielanach). Nie dawno pisaliśmy o uroczystym otwarciu tej placówki, będącej namacalnym dowodem współpracy wojska z „cywilami". A że współpraca ta przechodzi nawet zakreślone granice, dowodem chyba są niczym nie skrępowane spacery wychowanków po terenie, kontakt z prawdziwymi samolotami.



Modelarnia Ligi Lotniczej w Warszawie



...bardziej zaawansowani wykonują modele trudniejsze...



...w rogach stoją dwie duże szafy z narzędziami...



Próba silniczka

Ba, nawet do kina pułkowego chodzą chłopaki za darmo.

Nikt ich nie zaczepia. To już swoi.

Protektorem modelarni jest płk Minorski, zastępca dowódcy Wojsk Lotniczych. Modelarnią interesują się wszyscy od dowódcy pułku do kucharza. Każdy by chciał jak najwięcej dopomóc.

Kurs zorganizowano starannie z planem — po wojskowemu. Por. Pytel rozpracował wszystko od „A do Z" jak na sztabowej odprawie.

Na pierwszy ogień poszło „Orlątko". Wykonano je, przeznaczając 24 godziny na rysunek techniczny, budowę i omówienie techniki oblatywania.

Chyba żadna modelarnia nie miała takich speców na wykładach. Nawet o kleju kazeinowym mówił inżynier pułkowy. Wiadomo, wojsko ma wszystkich fachowców. Ogółem wykonano 18 modeli szkolnych „Orlątka", a obecnie 8 wielkich „Jurów" (konstr. J. Burego z „SiM"-u) stoi gotowych do lotu.

Obiecano duży barak murowany na pomieszczenie modelarni. Na razie cały „kram" spoczywa w mieszkaniu kierownika modelarni — por. Pytla.

Obecnie Koło Modelarzy na Bielanach, bo tak je chyba warto nazwać, zamierza zorganizować kurs teoret. pilotażu szybowcowego dla mieszkańców okolic Bielan i Żoliborza.

Kurs rozpoczyna się w początkach miesiąca lutego br. Zapisy na ul. Kasprowicza 55 u por. Pytla od godz. 17-tej do 20-tej codziennie.

(Powiem w tajemnicy, że uczestników czeka wiele niespodzianek, w postaci bogatego programu i nagrody dla najlepszych słuchaczy, jaką będzie lot samolotem).

Jesteśmy pewni, że Bielany dadzą doskonałą ekipę na zawody modelarskie.

* * *

Mimo iż modelarnia w Rembertowie leży poza granicami Warszawy należy jednak organicznie do stolicy.

Modelarnia ta, założona przez kol. Tadeusza Neffego, członka Sekcji Mł. AW pomimo ciężkich warunków zadanie swoje spełnia doskonale. — Możemy z radością stwierdziś, że skromna zdawałoby się inicjatywa kol. Neffego dała jako efekt końcowy — 9 pilotów szybowcowych kat. „A" i „B", wyszkolonych dzięki pracy w Modelarni Rembertowskiej i opiece Sekcji Mł. Aeroklubu Warszawskiego.

Przykład tych 9 chłopaków winien być jeszcze jednym bodźcem dla umiejących organizować się „szaleńców lotniczych".

A rembertowiacy to „szaleńcy". Przyjeżdżali co drugi dzień do Warszawy na wykłady, wracając nieraz o 10-tej wieczorem do domu.

Stworzyli grupę lotników, ludzi prawego charakteru, ludzi na których można polegać. I tak jak na jeden głos stanęli pierwsi na Ogólno-Polskich Zawodach Modelarskich 1946 r. i mimo, że nie odnieśli żadnego nadzwyczajnego sukcesu, to jednak punktując osiągi warszawskich modelarzy przyczynili się do podniesienia liczbowej wartości osiągnięć Warszawy.

* * *

Na modelarzach warszawskich można polegać i wierzymy, że w tegorocznych zawodach grupa w barwach A. W. zajmie jedno z przodujących miejsc.

O CUDZYCH PIÓRKACH

Mamy jakąś dziwną słabość do wszelkiego rodzaju odznak. I co najważniejsze, odznaki te często noszą ludzie do tego nie uprawnieni. Ale najgorzej chyba przedstawia się sprawa z młodszymi — z tak zwanym narybkiem lotniczym.

Nieraz można zaobserwować na ulicy młodych chłopców z odznakami szybowcowymi wyższych kategorii, a nawet z oryginalnymi „gapami".

Jestem pewien, że zaledwie 10% z tych „pilotów" jest rzeczywiście pilotami; przecież na terenie Warszawy np. znamy doskonale wszystkich pilotów.

Uwaga ta odnosi się właściwie do stolicy, przypuszczam jednak, że i w innych miastach też są tacy, którzy lubią stroić się w cudze piórka. Chciałbym po koleżeńsku doradzić wszystkim paradującym ze „srebrnymi C", że to nie wypada, że to nie po lotniczemu.

Masz jeden z drugim swoje A. Noś jedną mewkę jak Pan Bóg przykazał. Noś i bądź dumny z tego, a inni będą cię za to szanować.

Czy wyobrażasz sobie, że na długo ukryje się Twoja fikcyjna odznaka? A czy przyjemnie ci będzie jak spotkasz kogoś, kto wie o Twoich „wyczynach"?

Zaznaczam, że na terenie Warszawy tego rodzaju wystąpienia będą jak najsurowiej karane, aż do zawieszenia w lotach włącznie. Równocześnie wyjaśniam wszystkim członkom Koła Młodzieży Aeroklubu Warszawskiego, że odznaka pilota szybowcowego, czy „gapa" pilota motorowego nie są odznakami naszego koła. Specjalne odznaki KMAW będą w odpowiednim czasie wszystkim wydane.

Myślę, że po przeczytaniu tych paru uwag, weźmiecie je sobie do serca i nosić będziecie tylko te odznaki, które istotnie zdobyliście.

Człowiek, który stroi się w cudze pióra nie wart jest , by należeć do wielkiej rodziny lotniczej — i należeć do niej nie będzie!

Kierownik Koła Młodzieży A. W.



W wyścigu z czasem

Jerzy Poradowski

W późnych nocnych godzinach ulice Paryża są uśpione. Nawet tak zwykle ruchliwy i ożywiony Dworzec Lotniczy Invalides żegna nas cichą pustką oświetlonych sal. Ostatnie formalności paszportowe i bagażowe i olbrzymi autobus Air France uwozi nas w stronę lotniska Orly.

Zasadniczo głównym portem lotniczym Paryża jest lotnisko Le Bourget, na którym lądują samoloty wszystkich linii europejskich, jednakże dla linii transoceanicznych portem jest lotnisko Orly, do niedawna znajdujące się jeszcze w zarządzie amerykańskich sił wojskowych.

W świetle reflektorów błyszczą stalowe boki olbrzymiego, czteromotorowego „Constellation", który za chwilę uniesie nas ponad morze. (Samoloty typu „Constellation", do niedawna zawieszone, zostały znów dopuszczone do lotów). Na skrzydłach i na kadłubie widnieją trzy litery TWA - Transatlantic World Airlaines — nazwa amerykańskiego towarzystwa transoceanicznych przewozów lotniczych.

Na zmianę, pojedyńczo jeden za drugim warczą potężne silniki. Próba przed startem. W świetle latarń faluje trawa gazonów. Zdaje się, że fala poruszonego powietrza wywróci małe drewniane baraki lotniska.

W wygodnej poczekalni, przy ostatniej szklance kawy, mijają krótkie chwile oczekiwania. Z głośników odzywa się oczekiwany sygnał: „Wszyscy pasażerowie TWA Paryż — Nowy Jork są proszeni do samolotu".

Grupka 44 pasażerów skupia się przy drzwiach. Stuardesa raz jeszcze sprawdza nazwiska na liście i po wygodnych schodkach jeden za drugim znikają pasażerowie we wnętrzu samolotu.

Wygodne, miękkie fotele zapraszają do drzemki. Stuardesa podaje każdemu małą poduszkę w śnieżno białej poszewce i prosi uprzejmie o umocowanie pasów bezpieczeństwa na czas startu.

W kieszonce mojego fotela znajduję kopertę z kilkoma kolorowymi pocztówkami (zdjęcia samolotu), nalepkę na walizkę oraz informator, jakie książki można na czas podróży wypożyczyć do czytania z biblioteczki samolotu.

W międzyczasie wszyscy pasażerowie zajęli miejsca. Z trzaskiem zamykają się drzwi kabiny, warkot motorów staje się bardziej stłumiony i cichy. Tylko wyczuwa się lekką wibrację kadłuba, która nam będzie towarzyszyć przez całą podróż. Kabina samolotu jest izolowana od dźwięku warkotu motoru, jak również od zmian temperatury na zewnątrz. Kabina jest ogrzewana, a w razie potrzeby każdy pasażer indywidualnie może sobie regulować temperaturę przez skierowanie prądu zimnego powietrza z kranika umieszczonego nad swoim siedzeniem.

Warkot motoru i wibracje kadłuba wzmagają się. Stuard zaśrubowuje klapę od drzwi wejściowych. Nad drzwiami kabiny pilota ukazuje się napis świetlny.

— Proszę nie palić. Umocować pasy bezpieczeństwa.

Start. Poza okienkami przesuwają się światła lotniska. Olbrzym wytacza się na betonowy start. Powoli sunie, nabiera rozpędu. Światła maleją, umykają gdzieś w dół. Jesteśmy w powietrzu.

Sympatyczna stuardesa roznosi małe pudełeczka z nieodłączną amerykańską gumą do żucia. Po czym przygasza światła w kabinie. Mamy przed sobą około półtorej do dwóch godzin lotu do Shautung na Irlandię — można się zdrzemnąć. Jest już godzina 1.30 w nocy.

*
* *

Lekki wstrząs samolotu daje mi odczuć, że wylądowaliśmy na lotnisku. Za oknami ciemno. Przecież dopiero godzina 3-cia. Zimny wiatr wciska się przez otwarte drzwi do ciepłej kabiny. Pośpiesznie wysiadamy, aby rozprostować nogi, zjeść nędzne, angielskie śniadanie i napisać parę pocztówek do znajomych. Trzeba skorzystać z tej okazji.

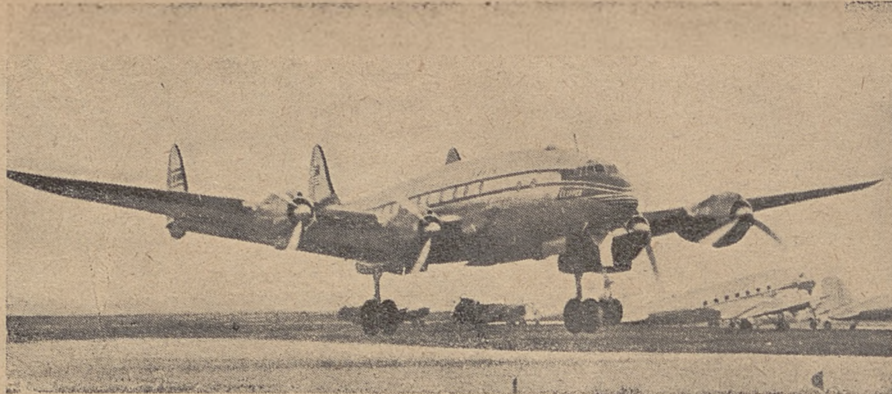
Tymczasem nasz olbrzym „Constelation" spokojnie pije benzynę, aby przygotować się do skoku przez Atlantyk. Przechadzając się obok, podziwiam rozpiętość skrzydeł, siłę, a zarazem foremność kształtów.

Przechodząc koło wieży startowej odruchowo porównuję czas z świetlanej tarczy z moim zegarkiem i zaczynam się niepokoić.

Co się stało. Czy zapomniałem nakręcić zegarek? Nie, przecież mój zegarek wyraźnie śpieszy się o godzinę, a nawet więcej.

Nowy sygnał z głośników nie pozwala mi na długie rozmyślania. Znów pakujemy się do kabiny. Tym razem czeka nas większy etap — całe 11 godzin ponad Atlantykiem. Przestrzeń, którą statki pasażerskie pokonywują w 4 do 5 dni, a normalne statki handlowe w 8 dni, my przebywamy jednym jedenastogodzinnym skokiem.

Pogrążony w lekturze amerykańskiego magazynu, usłużnie podsuniętego mi przez stuardesę, ani nie zauważyłem jak za oknami z ciemnych konturów nocy powoli zaczął się wyłaniać świt. Uciekaliśmy od niego, lecieliśmy w przeciwnym kierunku pchani pędem potężnych czterech śmigieł, ale słońce było szybsze. Z szarych mglistych oparów wyłaniały się powoli szkarłatne odcienie, barwiące na różowo drobne chmurki pod nami. I wtedy zobaczyłem Atlantyk. Lecieliśmy na wysokości 4000 stóp (co odpowiada mniej więcej 1300 m). Atlantyk widać było dokładnie, jeszcze szary, zaspany w pierwszych promieniach dnia, ale wspaniały swym rozmiarem, poznaczony białymi bruzdami fal, jak olbrzymie świeżo zorane pole. Widok był tak pociągający, tak wspaniały w swej potędze, że patrzyłem, jak urzeczony. Raz mignął na szarej płaszczyźnie punkt jakiegoś statku, mozolnie prującego fale, a poza tym olbrzymia bezkresna płaszczyzna i tylko od czasu do czasu przemykał pod nami zaróżowiony obłoczek.



Lądujemy w Granhan

Pasażerowie powoli budzili się. Rozpoczęły się ciche, ożywione rozmowy. Kolejno udawaliśmy się do łazienki umieszczonej w tyle kabiny, aby się ogolić i odświeżyć po nocy przespanej w fotelu.

Na moim zegarku zbliżała się godzina 8 rano.

— If you please, sir — pochyla się nad moim fotelem amerykańsko - roześmiana twarz stuardesy. — Śniadanie gotowe.

Na małej poduszce, umieszcza mi na kolanach tackę ze śniadaniem. Befsztyk (z elektrycznej kuchenki) sok owocowy, bułki i kawa z mlekiem.

— Przykro nam bardzo, ale nie mamy cukru. Obecnie w Ameryce nie można dostać cukru. Może pan zechce sacharyny.

Dziękuję stuardesie za usłużną propozycję, ale wolę rozkoszować się dobrą kawą bez sacharyny — „po amerykańsku".



„If you please sir!"

Jedenaście godzin lotu mija szybko. Pod nami ze spienionych, białogrzywych fal wyłaniają się, skaliste porwane strzępy. Widać statek latarniowy, a potem całą flotyllę kutrów. Zbliżamy się do Nowej Funlandii.

Płaskie, bagniste brzegi pokryte drobnym lasem, poprzerywane rdzawymi plamami jeziorek. Bezludne obszary nie przetarte nawet ścieżkami, czy drogami leśnymi.

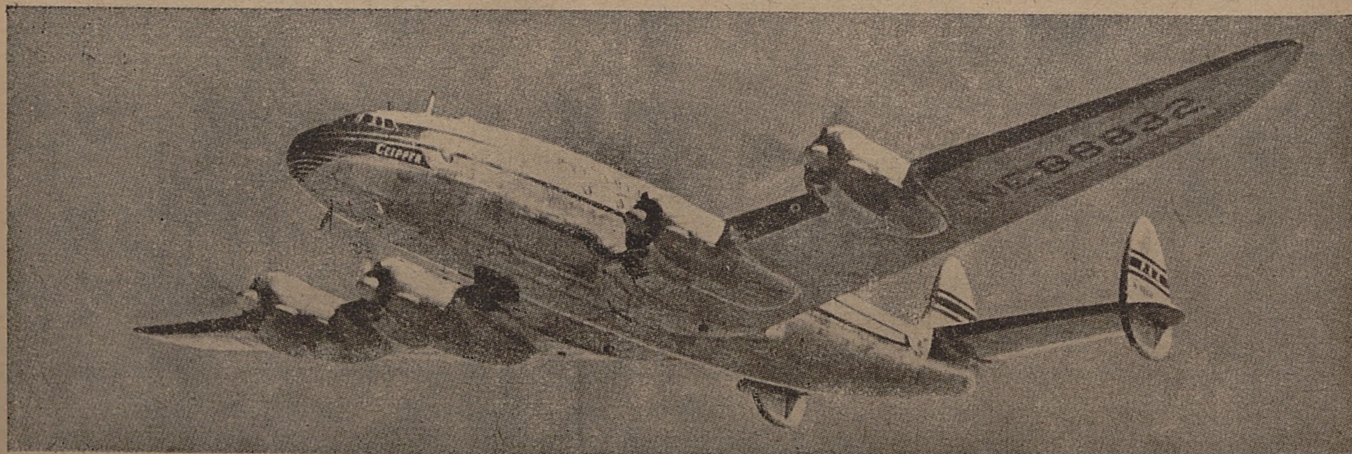
Leśna płaszczyzna powoli podnosi się, znikają rdzawe jeziorka i nagle z leśnych obszarów wynurzają się budynki hangarów i zabudowania lotniska.

Granhan — lotnisko zgubione wśród pustkowi i drobnych, karłowatych lasów jest punktem przelotowym wszystkich linii transatlantyckich. Wielkie hale hangarów z paroma skupionymi domkami otoczone dokoła lasem i kamienistą, szarą, ziemią.

W chwili gdy lądujemy, na lotnisku warczy już jasnobłękitny samolot Air France, który za chwilę wystartuje do Paryża.

I znów krótki parogodzinny postój. Samolot uzupełnia zapas benzyny, podczas gdy pasażerowie po zjedzeniu obiadu spa-

...Lecieliśmy na wysokości 4000 stóp...



cerują po lotnisku, lub spędzają krótkie chwile przed odlotem przy barze.

Nowy sygnał. „Constellation" już warczy swymi czterema motorami. Ostatni etap lotu. Tym razem lecimy wzdłuż wybrzeży, mijamy cieśniny morskie z rozsypanymi, jak rodzynki w cieście, małymi wysepkami.

W kontynent amerykański, wpatruję się z zaciekawieniem, ale z góry wszystko wygląda podobnie. Te same szachownice pól, małe domki wieśniacze w cieniu drzew, drogi plączące się wśród zieleni. Od czasu do czasu większe skupiska miast, czy osiedli fabrycznych.

Z kabiny pilota wychyla się uśmiechnięta twarz kapitana.

— Boys, za pół godziny lądujemy w Nowym Jorku.

Dreszcz zaciekawienia. Nareszcie wyczekiwany cel podróży. Nowy Jork.

Już widać domki podmiejskich osiedli. I... konsternacja. Nad miastem, a właściwie tam gdzie przeczuwam, że powinno być miasto, wisi gęsta, brudna chmura.

— Nowy Jork prawie zawsze jest zakryty — tłumaczy mi mój sąsiad, który już trzeci raz leci tą trasą.

Ale widać kapryśna natura była mi życzliwą, bo gdy zbliżyliśmy się do centrum miasta, nagle chmury mgieł rozwiały się i niespodziewanie tuż pod nami wytrysła ostra iglica 122 piętrowego Empire State Building. Drapacz widziany z góry wydaje się w dziwnym skrócie jakiś spłaszczony i mały. Wąskie, głębokie wąwozy ulic, jak czarne przestrzenie przepastnych kanionów, przecinają się z geometryczną regularnością, tworząc dziwaczną siatkę pulsującą tam w dole życiem wielkiego miasta. Okrążamy dużym łukiem półwysep Manhatan, na którym wznosi się centrum Nowego Jorku. Drapacze tworzą właściwie dwa skupiska, jedno na samym cyplu w okolicach słynnego centrum handlowego Wall - Street, a drugie nieco wyżej na skrzyżowaniu Avenues z 42 ulicą. Tu wznoszą się słynne budynki Chryslera, Hotel Waldorf — Astoria (gdzie obradowała Wielka Czwórka), Farmers Building i potężny masyw 6 bloków Rockefeller — Center. Samolot przelatuje ponad rzeką Hudson spiętą przęsłami rozlicznych mostów i zbliża się do rozległego lotniska reprezentacyjnego La Guardia. Jeszcze jedno okrążenie nad lotniskiem, koła olbrzyma powietrznego lekko dotykają betonowej bieżni lotniska.

Wysiadamy pośpiesznie, aby w iście amerykańskim czasie po załatwieniu drobnych formalności udać się do serca Nowego Jorku.

Spoglądam na zegar. Jest godzina 3-cia, mój zegarek wskazuje 9-tą.

W wyścigu z czasem wygrałem „handicap" jak mówią Amerykanie — 6 godzin życia.

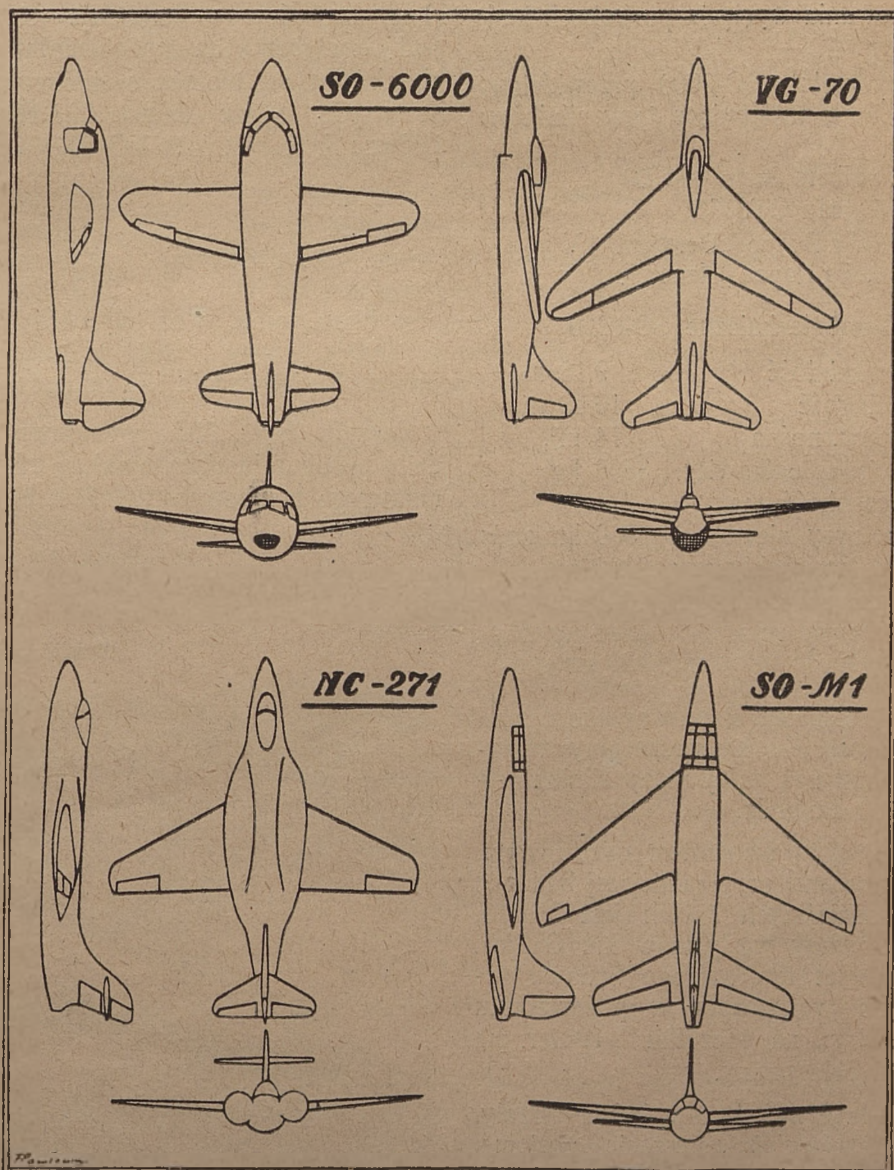
FRANCUSKIE SAMOLOTY ODRZUTOWE

Feliks Pawłowicz

Pierwszym samolotem odrzutowym, który zdaje obecnie egzamin na lotnisku w Orléans-Brécy, jest jednopłat SO-6000.

Samolot ten zaczęto konstruować jeszcze podczas okupacji w 1943 r. i natychmiast po odzyskaniu niepodległości, w zakładach SNCASO przystąpiono do budowy.

11 listopada br. SO-6000 odbył pierwszy swój lot, podczas którego chodziło o zbadanie zachowywania się samolotu w normalnym locie. Obecnie odbywają się dokładne próby, bliższe wyniki których nie są jeszcze znane. Francuzi spodziewają się osiągnąć na nim szybkość 1000 km/godz. Warto zaznaczyć, że sa-



molot ten budził wielkie zainteresowanie na XVII Solonie Lotniczym i dwa egzemplarze jego zostały zamówione przez Szwajcarię (!), z tym jednak, że będą wyposażone one w angielskie silniki Rolls-Royce „Nene“, znacznie większej mocy, aniżeli silniki obecnie stosowane — Junkers Jumo 004 B2.

Zewnętrznie swoim układem samolot ten, poza bardzo małą rozpiętością w stosunku do długości, nie różni się niczym od samolotów z silnikami tłokowymi.

Konstrukcja jego jest całkowicie metalowa, płaty o zarysie trapezoidalnym. Profil płatów laminarny. Dźwigary skrzydłowe stanowią całość i przechodzą przez kadłub.

Zbiorniki paliwa umieszczone za obszerną kabiną załogi na 2 osoby, z miejscami obok siebie. Dysza wlotowa znajduje się w dolnej części dzioba kadłuba. Podwozie trójkołowe, chowane. Przednia goleń chowana do tyłu w kadłub, boczne w płaty, przy czym koła posiadają dla chowania wycięcia po bokach kadłuba.

Samolot SO-6000 przewidziany jest na następujące typy silników:

Junkers Jumo 004 B2
Rateau GTS 65
Rolls-Royce „Derwent“ V
Rolls Royce „Nene“ I.

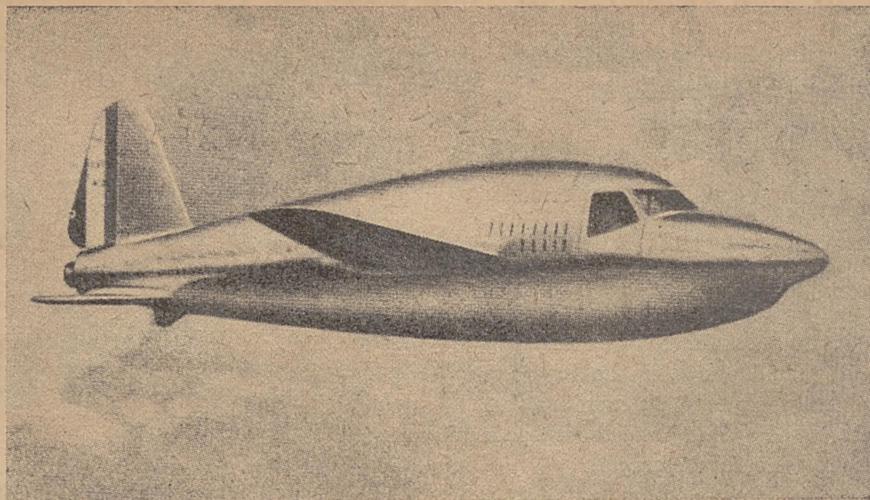
Dane techniczne SO-6000

rozpiętość	9,16 m,
długość	10,48 m,
pow. nośna	14 m²,
ciężar całkowity	3500 kg,
szybkość max. przy ziemi	860 km/godz
pułap praktyczny	9000 m,
długość rozbiegu	1000 m,
obciąż. jedn.	258 kg/m²,
szybkość lądowania	130 km/godz.

Z silnikiem Rateau szybkość max. wynosi 900 km/godz. przy wyzyskaniu zaś całej mocy silnika — 1000 km/godz.

Drugim samolotem odrzutowym, o znacznie oryginalniejszej budowie i ładniejszych liniach jest VG-70, budowany wg planów inż Galtier. Samolot ten, którego budowa została rozpoczęta w październiku 1945 r., na początku 1947 r. ma być oblatywany.

Płaty nośne, o układzie strzały, jak również usterzenie poziome, konstrukcji całkowicie drewnianej.



Samolot SO-6000

Profil laminarny. Kadłub skorupowy, budowy metalowej, składa się z dwóch części — przedniej i tylnej. Podwozie trójkołowe; koła boczne chowane w płaty. Zbiorniki, w ilości 11 umieszczone są w kadłubie (5 na 400 l.) i w płatach (6 na 300 l.). Dysza wlotowa znajduje się pod kadłubem, na podobieństwo chłodnic w samolotach o silnikach tłokowych. Silnik Jumo 004 B2

Główne dane samolotu VG-70:

rozpiętość	8,50 m,
długość	9,70 m,
wys. (bez podwozia)	2,30 m,
ciężar całk.	2850 kg,
szybkość max. na wysokości 7 000 m	900 km/godz.,
szybkość lądowania	150 km/godz.

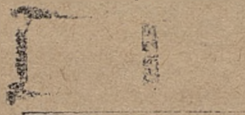
Zakłady S.N.C.A.C. przeprowadziły próby z latającą makietą odrzutowego bombowca N.C. 271. Oto charakterystyka i spodziewane wyczyny:

rozpiętość	7,60 m,
długość	8,14 m,
wysokość	2,99 m,
szerokość podwozia	1,54 m,
pow. nośna	11,44 m²
ciężar całkowity	3400 kg.
ciężar całk. przy lądowaniu	1240 kg,
szybkość max.	900 km/godz.
szybkość lądow.	120 km/godz.

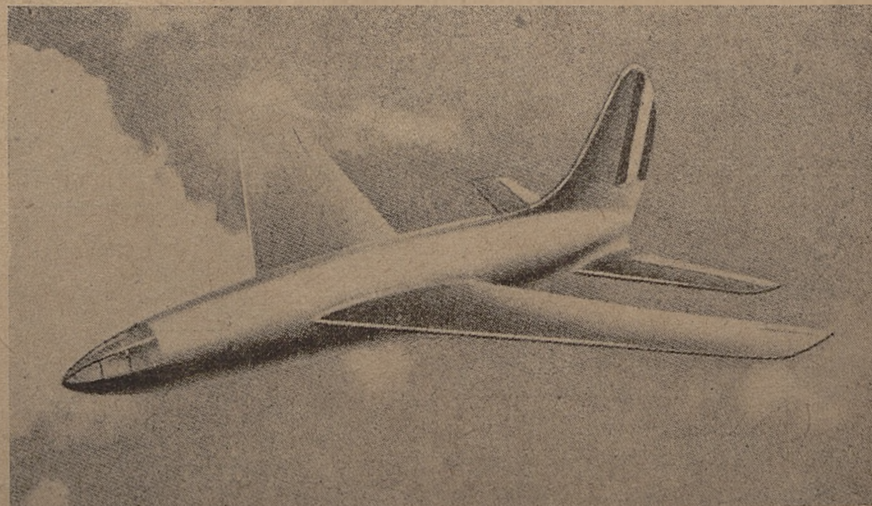
Podobne próby są prowadzone przez SNCASO z samolotem bombowym SO-M1, który ma być wyposażony w silnik Walter HWK.

Rozpiętość	8,93 m,
długość	9 m,
pow. nośna	17,25 m²
ciężar całkowity	5750 kg.

Wyniki, które są spodziewane, nie są jeszcze podawane.



Makieta samolotu SO-M1



Modele całego świata

Nawet wśród modelarzy często można się spotkać z twierdzeniem: „Nie ma to ,jak za granicą, tam dopiero budują modele, nie to co u nas!“

Otóż, ażeby rozwiać legendy o cudach z zagranicy podaję parę danych o modelach, budowanych w różnych krajach.

Przypatrując się uważnie podanym konstrukcjom, możemy z czystym sumieniem powiedzieć, że zagranicy nie ustępujemy. Jeśliby modelarze zagraniczni znaleźli się w naszych warunkach, bez „rarytasów“ w postaci balsy, setek silniczków, specjalnych klejów, czy bibułki japońskiej z pewnością nie potrafiliby tak organizować i konstruować, jak to ma miejsce u nas.

Modelarstwo polskie, którego stery ujmuje pewnymi rękoma Liga Lotnicza wyjdzie już w krótkim czasie na arenę międzynarodową. Wyjść może bez rumieńca wstydu. Ludzi mamy zdolnych, a odpowiednie warunki ,stworzone przez Ligę, przyczynią się jeszcze bardziej do rozwoju naszego modelarstwa.

Niech te kilka przykładów ,podanych poniżej posłuży modelarzom polskim dla orientacji w możliwościach obcych i własnych.

* ✱ *

Szwajcaria mająca obecnie w posiadaniu światowy rekord czasu lotu dla modeli szybowców (Traugott Haslach — 4.6.44. 2 godz. 21 min. 6 sek.) zaciekawi nas z pewnością, chociażby ze względu na analogiczne, jak u nas zastosowanie materiałów krajowych w modelarstwie. Podany model G-42 o układzie w tandem ,przypomina raczej dwupłat i jest typowym przedstawicielem nowych prądów w modelarstwie. Dane modelu: rozpiętość przedniego skrzydła 1 500 mm, powierzchnia 41 dcm², głębokość 270 mm, profil Goetingen 595. Rozpiętość skrzydła tylnego 1 300 mm, powierzchnia 35 dcm², głębokość 270 mm, profil jak w pierwszym. Długość kadłuba 1 130 mm. Ciężar całkowity 1 200 g, obciążenie 15,1 g/dcm².

Według twierdzenia konstruktora szybowiec ten ma doskonałość (finesse) 12, co jest łatwo zrozumiałe przy tego rodzaju układzie.

G-42 wyposażony był w sterowanie kompasem (na zboczę).

Budowa szwajcarskich modeli nie różni się specjalnie od naszych, jedynie cieszą się tam dużym powodzeniem modele szybowców — dolnopłaty. Skrzydła buduje się przeważnie dwudźwigarowe, a żebra skrzydeł montuje się w większych odstępach, niż jest to ogólnie przyjęte.

* ✱ *

W czechosłowackim ruchu modelarskim daje się zaobserwować duże zainteresowanie modelami z napędem silnikowym (samozapłon). Typowym przedstawicielem tego typu modeli jest zgrabny „Kolibrik“, konstrukcji Z. Stanicka. Małe rozmiary i celowość zastosowanej konstrukcji, stawiają go w rzędzie najlepszych modeli czeskich tego rodzaju. Rozpiętość 800 mm, silnik o pojemności 1 — 2 cm³.

Warto zaznaczyć, że „Kolibrik“ wykonany jest całkowicie z rodzimych materiałów, mimo to jego ciężar w locie nie przekracza 270 g.

* ✱ *

„Sunannvind“ — to typowy model wyczynowy, budowany w Szwecji. Model ten, konstrukcji Lennarta Sundströma, jest właściwie pierwszą konstrukcją szwedzką, jaka została opublikowana w prasie fachowej po wojnie.

Małe „V“ i uszy to charakterystyczne szczegóły tego modelu, jak zresztą i wszystkich modeli skandynawskich, budowanych na zbocze.

Rozpiętość „Sunannvinda“ wynosi 1 000 mm ,szybkość opadania 30 cm/sek. Przeciętny czas lotu wynosi 3 minuty z holu 100 m.

* ✱ *

Powojenny brak gumy zmusił również i Anglików do pilniejszego zajęcia się modelami szybowców. Jeden taki model o nazwie „Wanderer“ i dość udanej sylwetce reprodukujemy na rysunku. Model ten ma rozpiętość 1 400 mm, płaty dzielone; całość wykonana z balsy, konstrukcja modelarza D. Cooksona, zwycięzcy licznych zawodów okręgowych w Anglii.

Szybowce angielskie mimo, iż są wykonane z balsy, nie posiadają jednak tej „rasy“, jaką widać na modelach polskich. Modelarstwo redukcyjno-latające ma tam najwięcej zwolenników, a ostatnio U-Control zajmuje dominujące miejsce.

* ✱ *

„Le Papillon“ znanego modelarza-rekordzisty E. Ducrota, to właściwie nowoczesny model szkolny z silniczkiem. Tego rodzaju układ spotykaliśmy i u naszych modelarzy (Gadomski, Bury). Rozpiętość modelu 1 050 mm. Do napędu służy silnik o pojemności od 0,8 — 2 cm³.

Francuska „szkoła“ modelarska ma najwięcej rekordów po Z.S.R.R. Sylwetki szybowców przypominają w dużym stopniu nasze balsowe modele, budowane przed wojną.

* ✱ *

„Kraj dolara i nieograniczonych możliwości“, a więc: składanych śmigieł, chowanego podwozia, ultralekkiej budowy i wreszcie ton balsy, posiada obecnie prymat w dziedzinie modeli z napędem silnikowym, iskrowym (Diesel nie stosowany). Modele na gumę są już tam obecnie tylko tradycją, jak żaglowiec w marynarce wojennej. Szybowce nie zbyt zgrabne zresztą są rzadkością i nie odznaczają się specjalnie ciekawymi właściwościami.

Model „Swifty“ (konstrukcji Jacka Sturtevanta), to przedstawiciel typu modeli budowanych w USA. Całość dość prosta w koncepcji, jedynie tylko chowane jedno-kółkowe podwozie wnosi posmak rewelacji. Dane modelu: rozpiętość 900 mm, długość 613 mm, głębokość płata 110 mm, powierzchnia 8,5 dcm². Śmigło o średnicy 356 mm, profil skrzydła Goldberg G-5, statecznik wysokości nośny, Clark -Y. Całość wykonana z balsy.

* ✱ *

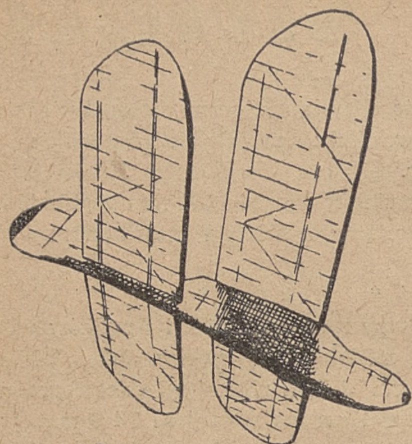
Ostatni model, to oryginalna konstrukcja włoska. Eugenio Turri, modelarz z Werony, rozwiązał bardzo ciekawie typ wysokoskrzydłego modelu. Trochę niezgrabny obrys płatów być może ma swoje aerodynamiczne uzasadnienie. Rozpiętość skrzydeł 1 400 mm, długość 1 180 mm, obciążenie 27 g/dcm². Zastosowano profil gruby (Ziółkowskiego), zwężający się od ⅓ do środka skrzydeł.

Modelarstwo włoskie, najbogaciej wyposażone obecnie w literaturę fachową (7 pism modelarskich) ma duże możliwości rozwoju. Silnik samozapłonowy wyparł tam też zupełnie silnik iskrowy, podobnie zresztą jak i we Francji.

* ✱ *

Ten krótki rzut oka na istniejące typy modeli zagranicznych odsłoni z pewnością kurtynę, która zakrywała do tej pory obiektywny wgląd w nasze, krajowe osiągi czy konstrukcje.

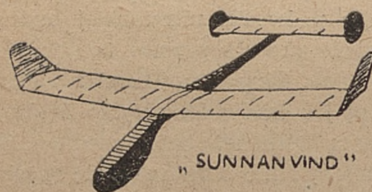
P. E.



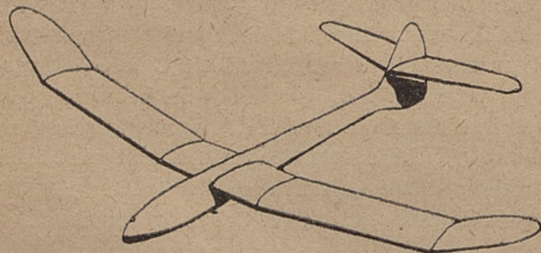
G 42 SZWAJCARIA



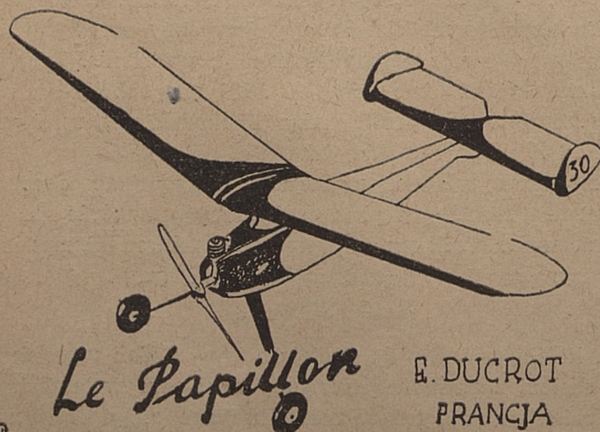
KOLIBRIK Z. STANICEK CZECHOSŁOWACJA



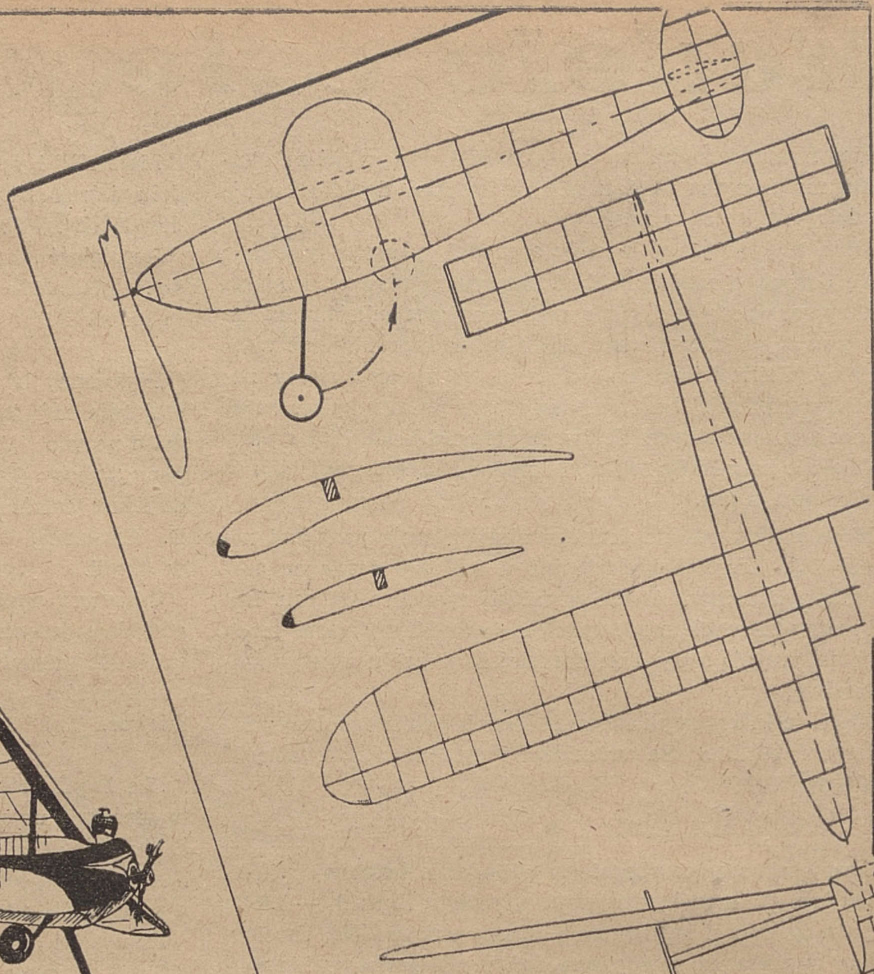
„SUNNANVIND" LENNART SUNDSTRÖM SZWECJA



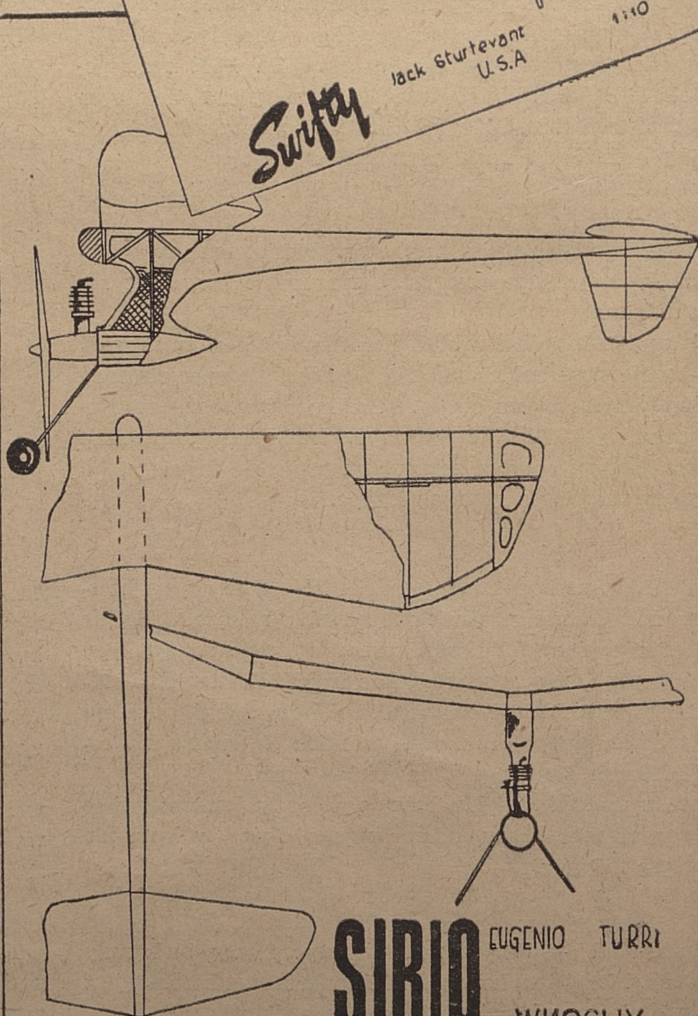
Wanderer D COOKSON ANGLIA



Le Papillon E. DUCROT FRANCJA



Swifty Jack Sturtevant U.S.A 1:10



SIRIO EUGENIO TURRI WŁOCHY

MIERZYMY BYSTROŚĆ WZROKU!



dr Ferr

Zmuszony koniecznością zdobycia tablic Snellena wsiadłem do Willysa i odbyłem wędrówkę na Okęcie. Błoto było tam straszne, ale do Laboratorium Fizjologii i Higieny Lotniczej — dotarłem.

Okazało się jednak, że współpracownicy wyjechali czasowo do Otwocka, gdzie w tym czasie odbywał się kurs dla lekarzy jednostek lotniczych, którym tablice Snellena były również potrzebne, ażeby widzieli w jaki sposób najłatwiej utrącić kandydata do lotnictwa.

Bo dużo jest powołanych, ale mało wybranych.

Musiałem zatem kupić dwadzieścia litrów benzyny (Willys strasznie dużo jej zżera) po 38 złotych za litr i pojechałem do Otwocka.

Zastałem całe towarzystwo w komplecie. Popijali właśnie wódkę po zakończeniu kursu, gdyż wiadomości podobno najlepiej utrwalają się przy wódce (alkohol pobudza korę mózgową u lekarzy).

Tablice Snellena znalazłem i zmierzyłem.

A więc człowiek, który ma ostrość wzroku 1,0 musi przeczytać z odległości 5 metrów przy dobrym oświeletniu cyfry lub litery lub inne znaki (gdyż nie wszyscy umieją czytać i chociaż mają dobry wzrok nie umieją nazwać liczb lub cyfr) wielkości 0.6 na 0,6 cm. przy czym grubość znaków wynosi 2,0 milimetry.

Sprawa zatem jest jasna. Wystarczy narysować tuszem kilka cyfr lub liter tej wielkości i grubości, postawić je w odległości pięciu metrów w dobrze oświetlonym pokoju i odczytywać każdym okiem, zasłaniając (ale nie uciskając) oko drugie.

Naturalnie ze względu na ograniczenia powierzchni mieszkaniowej, najlepiej wybierać do tego celu izby szkolne lub świetlice.

Teraz każdy może sprawdzić, czy jego bystrość wzroku wynosi 1,0.

Jeżeli tak, to nie ma kłopotu. Ale jeżeli nie?

Dla tych mam następne pomiary.

Człowiek, który z odległości pięciu metrów może odczytać jedynie znaki wielkości 0,7 na 0,7 cm o grubości 2,5 mm, posiada ostrość wzroku 0,9.

Znaki wielkości 0,8 na 0,8 cm o grubości 2,75 mm odczytywane z odległości 5 m charakteryzują ostrość wzoru 0,8.

Dla 0,7 cyfry powinny być wielkości 0,9 na 0,9 cm, a grubość ich powinna wynosić 3 mm.

Wreszcie przybyliśmy do granicy bystrości wzroku, jaką powinni mieć skoczkowie spadochronowi (proszę pamiętać, że to jest minimum!).

Otóż kandydat na skoczka powinien rozpoznać z odległości 5 metrów znaki wielkości 1,0 na 1,0 cm a grubości 3,5 mm.

Na tym mógłbym już skończyć, ale ponieważ należę do ludzi lubiących metodyczność i porządek, uzupełniam swoje zapiski określeniem wielkości i grubości znaków dla bystrości niższych.



...popijali właśnie wódkę...



...a ja zmierzyłem tablice Snellena...

Dla 0,5 znaki powinny mieć wielkość	1,2 na 1,2 cm,	a grubość	4,0 mm
Dla 0,4 „ „ „ „	1,5 na 1,5 cm,	„ „	4,5 mm
Dla 0,3 „ „ „ „	2,0 na 2,0 cm,	„ „	5,0 mm
Dla 0,2 „ „ „ „	3,0 na 3,0 cm,	„ „	7,0 mm
Dla 0,1 „ „ „ „	7,0 na 7,0 cm,	„ „	10,0 mm

To wszystko. Pewne niedokładności w pomiarach proszę zaliczyć na opary przyjęcia, na które trafiłem, i skąd nie mogłem w przepisanym czasie odjechać.

Przypuszczam, że teraz wszyscy „Simkarze" ułożą sobie tablice Snellena, i zaczną badać bystrość swego wzroku.

Najlepiej używać do tego celu podłużnego arkusza brystolu, a dla każdej bystrości, a więc dla 1,0 dla 0,9 dla 0,8 itd. przeznaczyć po pięć znaków, cyfr lub liter, łatwych do odróżnienia i każdą bystrość umieścić w innym szeregu, jeden pod drugim.

Będzie zatem dziesięć szeregów, przy czym u góry najlepiej umieścić najmniejszą bystrość, a zatem 0,1 z dwoma znakami, potem 0,2 z trzema itd.

Sądzę, że potem będziemy mogli zrobić konkurs na najlepiej wykonaną tablicę Snellena, że Redakcja „Skrzydeł i Motoru" przeznaczy na ten cel odpowiednie nagrody, a najlepszą tablicę (byle nie zakupioną w sklepie) podaruje Komisji Lotniczo - Lekarskiej podczas uroczystego bankietu „Simkarzy".



Mierząc bystrość wzroku nie uciskaj zbytnio drugiego oka!



Ob. Torz Ludwik — Gąsawy. Przysługuje Wam prenumerata ulgowa. Warunki przyjęcia do Podofic. Szkoły Lotn. omowiliśmy w artykule w Nr 4 (32) „SiM".

Ob. Kuraś Mieczysław — j. w. 1097. Terminy przyjęć do Ofic. Szkół Lotn. podaliśmy w Nr 4 „SiM". Na krótko przed tym terminem wnieście raport do swego d-cy z prośbą o skierowanie do Ofic. Szk. Lotn.

Ob. Wyspiański Leszek — Gliwice. Pospischil Eugeniusz — Kraków. Przeczytajcie artykuł w Nr 4 „SiM".

Ob. Twardo Bogusław — Warszawa. Spisu rzeczy nie wydamy. „Hurricanéa" w przyszłości zamieścimy.

Ob. Jastrzębski Jerzy — Włocławek. Arkuszy z papierowymi modelami samolotów nie posiadamy. Radzimy budować modele redukcyjne z drzewa w/g podanych w „SiM"-ie planów.

Ob. Hnat Mieczysław — Olsztyn. Podajcie swój dokładny adres. Będziemy Wam wysyłali „SiM" z pieczątką „gratis". Prenumeratę wpłaca się na poczcie na adres P. K. O. Warszawa, Nr konta I-978.

Ob. Totoń Marian — Siewierz. Goleszów znajduje się w woj. Śląskim, pow. Cieszyn, na linii kolejowej Bielsko — Cieszyn. W tym roku przewidziane tam jest szkolenie do kat. „C" za wyciągarką.

Simkarz z Rzeszowa. Rozwiązanie konkursu prawidłowe. Widzicie, że obawy Wasze były zupełnie płonne.

Ob. Tomaszewski Roman — Poznań. Rozwiązanie Wasze trafne. Może napiszecie coś o Waszej pracy w lotnictwie angielskim?

Ob. Marczewski Mirosław — Grabocin. Wobec wielkiej ilości napływających do nas listów, czytelnicy nasi często muszą czekać dłuższy czas na odpowiedź. Nie możecie wymagać, ażeby Wam odpowiadać poza kolejką.

Ob. Borodziej Wiktor — kol. Ratajewicze. Przyczyny zwrócenia Wam podania nie znamy, gdyż decydowało tutaj D-two szkoły lotniczej. Na politechnikę można wstąpić po ukończeniu liceum. Dziękujemy za życzenia.

Ob. Kopik Stefan — Kalisz. Sądząc po rozwiązaniu konkursu — egzamin na lotnika—teoretyka zdaliście na celująco. Dziękujemy za życzenia.

WYDAJE: Redakcja Czasopism Lotniczych. **Red.** Janusz Przymanowski, **mjr. Zast. red.:** Antoni Mańkowski, kpt. Sekr. odp. A. Windholz, kpt. Adres red. i adm.: Warszawa — Mokotów, ul. Maratońska 4. Telefon 89 680 — 390

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie — 40 zł; kwartalnie — 115 zł; półrocznie — 220 zł; rocznie — 400 zł. **ULGOWA PRENUMERATA** dla jednostek W.P., organizacji sportu lotniczego itp. kwartalnie—100 zł; półrocznie —185 zł; rocznie—350 zł
Wpłacać czekami na konto PKO· I-978 właść. Wyd. Czasopism Lotn. Warszawa

Zakł. Graf. „Książka" W-wa, Smolna 12 Opłata pocztowa uiszczona gotówką